Deutscher Bundestag **Drucksache 19/1695**

19. Wahlperiode 17.04.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Oliver Luksic, Torsten Herbst, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg, Mario Brandenburg, Carl-Julius Cronenberg, Bijan Djir-Sarai, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Gyde Jensen, Thomas Kemmerich, Karsten Klein, Katharina Kloke, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Wolfgang Kubicki, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Dr. Jürgen Martens, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Frank Schäffler, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Johannes Vogel, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Intelligente Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in deutschen Städten ergreifen – Fahrverbote verhindern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit seinem Urteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass sowohl Unionsrecht als auch Bundesrecht die Kommunen dazu verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen in ihren Luftreinhalteplänen den Zeitraum von Überschreitungen der geltenden NOx-Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Darüber hinaus stellten die Bundesrichter fest, dass Fahrverbote für bestimmte Dieselkraftfahrzeuge in Ausnahmefällen eine geeignete Maßnahme darstellen können, diese aber nicht zwingend seien und insbesondere der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Beachtung finden müsse. Seitdem planen mehrere Städte in Deutschland für bestimmte Hauptverkehrsstraßen nun solche Fahrverbote. Die Auswirkungen auf die Halter von Dieselfahrzeugen spiegeln sich bereits jetzt in einem immensen Wertverlust der gekauften Fahrzeuge wieder. Die Einführung von Fahrverboten würde erhebliche individuelle und volkswirtschaftliche Kosten für private Haushalte und Unternehmen nach sich ziehen. Darüber hinaus führen streckenbezogene Fahrverbote, die nicht kontrollierbar sind, lediglich zu einer Verlagerung der Dieselfahrzeuge auf Straßen abseits der Hauptverkehrswege in die Wohngebiete. Die Kommunen stehen nun durch die drohenden Fahrverbote vor einem Problem, dass nicht erst kurzfristig entstanden ist, sondern sich bereits seit Jahren angekündigt hat. Bereits am 21. Mai 2008 wurde die Europäische

Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa vom Europäischen Parlament und vom Europäischen Rat verabschiedet und trat am 11. Juni 2008 in Kraft. Die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht fand am 02. August 2010 durch das Bundesumweltministerium in der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) statt. Seitdem hat kein Bundesumwelt- oder Bundesverkehrsminister dazu beigetragen, das Problem der Luftreinhaltung in den Deutschen Städten zu lösen. Dabei hätte sie in einem solch langen Zeitraum bereits mit maßvollen Mitteln große Wirkung zur Verbesserung der Luft entfalten können. Durch dieses Versäumnis der Bundesregierung sind nun aber größere Maßnahmen notwendig, um doch noch Fahrverbote und eine kalte Enteignung der Halter von Dieselkraftfahrzeugen zu verhindern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen realistischen Zeitplan zur Einführung der vorgesehenen Programme zur Nachrüstung von Dieselbussen und der Digitalisierung des Verkehrs entsprechend dem Sofortprogramm „Saubere Luft“ vorzulegen;
2. im Sinne des Verursacherprinzips die Automobilhersteller, die Fahrzeuge mit Betrugssoftware ausgeliefert haben, ohne Einschränkung in die Pflicht zu nehmen, die betroffenen Fahrzeuge auf eigene Kosten umzurüsten;
3. für den Fall eines höheren Kraftstoffverbrauchs bei umgerüsteten Fahrzeugen für einen Vertrauensschutz für die getäuschten Verbraucher bei der Kfz-Steuer zu sorgen;
4. um die infrage kommenden Maßnahmen nicht nur nach Maßgabe ihrer Wirksamkeit, sondern auch ihrer Wirtschaftlichkeit umzusetzen, Luftreinhaltepläne auf Basis von Kosten-Wirksamkeits-Analysen zu entwickeln;
5. Kommunen bei der Implementierung von modernen Verkehrs- und Parkleitsystemen und Verbesserungen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zur Senkung der Schadstoffemissionen und Entlastung besonders stickoxidbelasteter Verkehrsknotenpunkte mithilfe eines gleichmäßigen Verkehrsflusses mit geeigneten Maßnahmen zu unterstützen;
6. den Ausbau der digitalen Infrastruktur zu beschleunigen, damit moderne Technologien, wie das vernetzte Fahren, schnell umgesetzt werden können und die innerstädtischen Verkehre weiter verflüssigt werden;
7. das Personenbeförderungsgesetz zu modernisieren, damit innovative Mobilitätslösungen zur Verringerung des Verkehrs, wie beispielsweise das Pooling/Ride Sharing ermöglicht und erleichtert werden;
8. eine rechtskonforme, standardisierte und bundesweit vergleichbare Durchführung von Schadstoffmessungen in deutschen Städten zu gewährleisten.

Berlin, den 17. April 2018

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.